Deutscher Bundestag **Drucksache 19/1202**

19. Wahlperiode 14.03.2018

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Fassung ersetzt.

Antrag

der Abgeordneten Stefan Gelbhaar, Daniela Wagner, Oliver Krischer, Matthias Gastel, Stephan Kühn (Dresden), Lisa Badum, Annalena Baerbock, Harald Ebner, Dr. Bettina Hoffmann, Sylvia Kotting-Uhl, Oliver Krischer, Christian Kühn (Tübingen), Renate Künast, Steffi Lemke, Dr. Ingrid Nestle, Friedrich Ostendorff, Markus Tressel, Dr. Julia Verlinden und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN

Fuß- und Radverkehr sicherer machen – Sichtfelderweiterung für Fahrerkabinen von LKW und Abbiegeassistenzsysteme verpflichtend einführen

Der Bundestag wolle beschließen:

I. Der Bundestag stellt fest:

Immer wieder kommt es – besonders im Stadtverkehr – zu schweren Unfällen beim Abbiegen von Lastkraftwagen (LKW). Unfallopfer sind in fast allen Fällen die schwächsten Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmer. In den Jahren 2012 bis 2016 kam es laut Statistischem Bundesamt zu 620 derartigen Unfällen mit Verletzen alleine in der Bundesrepublik. Dabei starben 40 Fahrradfahrerinnen und Fahrradfahrer und vier Fußgängerinnen und Fußgänger. Insgesamt verletzten sich dabei 157 weitere Personen schwer, 441 leicht. 96 Prozent der Opfer solcher Abbiegeunfälle mit LKW waren Menschen, die zu Fuß oder auf dem Fahrrad unterwegs waren.

Die Anzahl der Unfälle sowie die Anzahl der Verunglückten stiegen während der vergangenen Jahre stetig deutlich an. Im Jahr 2016 verunglückten über 30 Prozent Fahrradfahrende bei Unfällen mit abbiegenden LKW mehr, als noch fünf Jahre zuvor. Im selben Zeitraum stieg die Anzahl der Verunglückten bei Verkehrsunfällen in Deutschland insgesamt um drei Prozent[1].

Die Unfälle, die durch sehr langsam fahrende LKW im Stadtverkehr beim Abbiegen verursacht werden, sind mit einfachen Mitteln zu verhindern. Es fehlt hier nicht an

[1] https://www.destatis.de/DE/ZahlenFakten/Wirtschaftsbereiche/TransportVerkehr/Verkehrsunfaelle/Tabellen_/Strassenverkehrsunfaelle.html (Abgerufen am 1.2.2018)

technischen Möglichkeiten sondern lediglich am Willen, vorhandene Technik einzubauen und zu nutzen.

Die beste Lösung bietet ein Umbau der Fahrerkabine, um direkte Sicht auf alle Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmer sicherzustellen. Bodentiefe Fenster und eine niedrigere Sitzposition durch Herabsetzung der Kabine erweitern das direkte Sichtfeld der Fahrerinnen und Fahrer. So können tote Winkel stark verringert werden. Derartig verbesserter Sichtbedingungen könnten EU-weit 553 Menschenleben jährlich retten.[2]

Obwohl Abbiegeassistenzsysteme für LKW seit etwa zehn Jahren zur Anwendung bereit stehen, werden LKW noch immer nicht serienmäßig damit ausgestattet. Derartige Systeme stellen jedoch ein sehr effizientes Mittel zur Unfallvermeidung dar. Über 40 Prozent der Abbiegeunfälle mit LKW sind damit zu verhindern.[3] Politisches Handeln ist aus diesen Gründen seit langem vollkommen überfällig.

II. Der Deutsche Bundestag fordert die Bundesregierung auf,

1. auf EU-Ebene im Rahmen der Verordnung Nr. 661/2009 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 13. Juli 2009 über die Typgenehmigung von Kraftfahrzeugen, Kraftfahrzeuganhängern und von Systemen, Bauteilen und selbstständigen technischen Einheiten für diese Fahrzeuge hinsichtlich ihrer allgemeinen Sicherheit, darauf hinzuwirken,
   a. dass für die Neuzulassung von Nutzfahrzeugen ab 3,5 Tonnen deren Fahrerkabine derart gestaltet sein muss, dass sie eine direkte Sicht auf Personen, die zu Fuß oder mit dem Fahrrad unterwegs sind, gewährt,
   b. dass ergänzend Abbiegeassistenzsysteme EU-weit für Neufahrzeuge der Fahrzeugklassen N2 und N3 verpflichtend vorgeschrieben werden,
   c. dass EU-weit Bestandsfahrzeuge der Fahrzeugklassen N2 und N3 verpflichtend mit Abbiegeassistenzsystemen nachgerüstet werden müssen.
2. umgehend eine nationale Regelung mit demselben Zweck einer Ausrüstung mit bodentiefen Fenstern und Abbiegeassistenten umzusetzen, bis eine EU-Regelung zum Tragen kommt,
3. sicherzustellen, dass insbesondere auch die Bestandsfahrzeuge in kürzestmöglicher Übergangsfrist mit Abbiegeassistenten nachgerüstet werden,
4. zu prüfen, welche weiteren fahrzeugtechnischen Maßnahmen zur Erhöhung der Verkehrssicherheit ergriffen werden können, um die Sicherheit von Menschen zu Fuß und auf dem Fahrrad im Zusammenhang mit Unfällen durch LKW im Stadtverkehr deutlich zu erhöhen.

Berlin, den 14. März 2018

Kathrin Göring-Eckardt, Dr. Anton Hofreiter und Fraktion

[2] http://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=CELEX%3A52016SC0431 (Abgerufen am 15.2.2018)

[3] https://udv.de/de/nutzfahrzeuge/lkw/abbiegeassistent-fuer-lkw (Abgerufen am 1.2.2018)

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Fassung ersetzt.

Begründung

Die Umgestaltung der Fahrerkabinen von LKW und Nutzfahrzeugen ab 3,5 Tonnen sowie der Einbau von Abbiegeassistenzsystemen sind ein einfache und kostengünstige Mittel, um Abbiegeunfälle mit LKW zu verhindern bzw. drastisch zu reduzieren. Die Gefahr, die für Fußgängerinnen, Fußgänger, Fahrradfahrerinnen und Fahrradfahrer besteht, wenn LKW-Fahrerinnen und –Fahrer sie beim Abbiegen im toten Winkel nicht sehen, ist seit Jahrzehnten bekannt. Technologien für Abbiegeassistenzsysteme sind spätestens seitdem der Maschinenbaukonzern MAN im Jahr 2009 für seine Entwicklung eines Abbiegeassistenten vom Allgemeinen Deutschen Automobil-Club (ADAC) ausgezeichnet wurde, marktreif.[4] Eine serienmäßige Nutzung dieser oder ähnlicher Technologien erfolgte bis heute dennoch nicht.

Eine EU-weite Einführung neuer Vorschriften für Fahrerkabinen und verpflichtender Abbiegeassistenzsysteme für LKW und Nutzfahrzeuge ab 3,5 Tonnen durch eine Erweiterung der EU-Typengenehmigungverordnung muss daher mit hoher Priorität verfolgt werden.

Im April 2017 forderte bereits die Verkehrsministerkonferenz der Länder in ihrem Beschluss vom 27./28. April 2017 in Hamburg die Bundesregierung auf, ihre Bemühungen, Abbiegeassistenzsysteme für LKW der Fahrzeugklassen N2 und N3 bei Neufahrzeugen EU-weit verpflichtend vorzuschreiben, „die Rad fahrende und zu Fuß gehende Personen beim Abbiegen erkennen, die Fahrerin und den Fahrer akustisch, optisch, taktil oder in sonstiger Weise warnen und bei ausbleibender Reaktion – wie bei bestehenden Notbrems-Assistenten – selbständig den Bremsvorgang einzuleiten“ und eine Nachrüstung bereits zugelassener Fahrzeuge auf EU-Ebene mit weniger komplexen Abbiegeassistenzsystemen verbindlich einzuführen.

Im November 2017 verabschiedete das EU-Parlament eine Entschließung (Entschließung des Europäischen Parlaments vom 14. November 2017 zu dem Thema „Rettung von Menschenleben: Mehr Fahrzeugsicherheit in der EU“ (2017/2085(INI))), in der unter anderem festgestellt wird, „dass die Erweiterung der Direktsicht des Fahrers bei Lkw und Bussen sowie die Verringerung oder Beseitigung toter Winkel entscheidend sind, um die Straßenverkehrssicherheit dieser Fahrzeuge zu verbessern“ und in der die Kommission aufgefordert wird, „ehrgeizige und differenzierte Normen für die Direktsicht und den Einsatz von Front- Seiten- und Rückfahrkameras sowie von Sensoren und Abbiegeassistenten vorzuschreiben“.

Die Bundesregierung darf diesen Entwicklungen auf länder- und europäischer Ebene nicht hinterherhinken. Im Gegenteil, sie muss die Umsetzung dieser Vorhaben mit größter Priorität vorantreiben. Nur wenn die Bemühungen des EU-Parlaments und ein damit verbundener Vorschlag der Europäischen Kommission von der Bundesregierung positiv begleitet und progressiv vorangetrieben werden, kann die Verbesserung der Sicherheit für Fahrradfahrende und zu Fuß Gehende in ganz Europa schnell umgesetzt werden.

Die bisherigen Anstrengungen der Bundesregierung, im Rahmen der Wirtschaftskommission für Europa der Vereinten Nationen (UNECE) gemeinsam mit Vertreterinnen und Vertretern der Automobilindustrie über die genannten Systeme zu diskutieren, reichen bei Weitem nicht aus. Im Koalitionsvertragsentwurf einigten sich CDU, CSU und SPD auf die Formulierung: „Wir werden Fahrerassistenzsysteme wie nicht abschaltbare Notbremssysteme oder Abbiegeassistenten für Lkw und Busse verbindlich vorschreiben und eine Nachrüstpflicht für Lkw-Abstandswarnsysteme prüfen.“

Diese Ankündigungen dürfen keine leeren Versprechen bleiben und nicht weiter auf sich warten lassen. Zudem sind sie nicht weitreichend genug. Die Systeme sind längst entwickelt. Die Bundesregierung wird daher seitens

[4] https://www.truck.man.eu/de/de/man-welt/man-in-deutschland/presse-und-medien/MAN-erhaelt-ADAC-Preis-_Gelber-Engel_-2009-fuer-Sicherheitsinnovation-im-Strassenverkehr-53997.html (Abgerufen am 1.2.2018)

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Fassung ersetzt.

des Bundestags dazu angehalten, im Rahmen des Rates der Europäischen Union, gemeinsam mit anderen Mitgliedstaten, die Europäische Kommission aufzufordern, dringend einen entsprechenden Vorschlag vorzulegen.

Bis es zu einer gemeinsamen europäischen Regelung kommt, muss die Bundesregierung auf Bundesebene noch in diesem Jahr handeln und Fahrerkabinen mit verbesserter Sicht sowie Abbiegeassistenzsysteme für LKW als neuen Standard implementieren.

Die Umgestaltung der Fahrerkabinen sowie LKW-Abbiegeassistenzsysteme sind zwei Bausteine, allerdings nicht ausreichend, um schwere Unfälle im Straßenverkehr mit LKW zu verhindern. So empfiehlt der ADFC Berlin ergänzend etwa tiefgezogene Windschutz- und Seitenscheiben.[5] Auch diesbezüglich ist zu prüfen, ob eine Verpflichtung zum Einbau für neu zugelassene LKW geregelt werden sollte.

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Fassung ersetzt.

[5] https://adfc-berlin.de/radverkehr/sicherheit/massnahmen-und-tipps/391-radunfaelle-mit-lkw-verhindern-erforderliche-massnahmen.html (Abgerufen am 1.2.2018)